

船舶事故調査報告書

令和3年8月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年6月18日 23時20分ごろ
発生場所	大分県津久見市楠屋鼻北東方沖 楠屋埼灯台から真方位048° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 09.0′ 東経131° 57.0′）
事故の概要	貨物船大倅丸は、南南西進中、また、砂利運搬船第八栄進丸は、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年6月23日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 大倅丸、499トン 142982、御前崎海運株式会社 B 砂利運搬船 第八栄進丸、497トン 131061、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 右舷船尾部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 霧、風向 東北東、風力 1、視界 不良 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが、船橋当直につき、法定灯火を表示し、霧により視界が制限された状況下、6Mレンジに設定したレーダーをコースアップ表示で作動させ、約9.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南南西進していたところ、レーダーで自船の左舷船首方に反航するB船を認め、左舷対左舷で通過するつもりで航行を続けた。</p> <p>船長Aは、B船が自船の方向に左転し始めたので、サーチライトでB船を照射してVHF無線電話で呼び掛けたが応答がなかったので不審に思い、汽笛を吹鳴して手動で右舵を取り、機関を全速力後進としたものの、左舷至近にB船の右舷灯が見えた直後、A船の左舷中央部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船長Bが船橋当直につき、法定灯火を表示し、1.5M及び3.0Mレンジに設定したレーダーをそれぞれノースアップ表示で作動させ、約9.0knの速力で自動操舵により北北東進した。</p> <p>船長Bは、レーダーで自船の船首方に反航するA船を認め、右舷対</p>

	<p>右舷で通過するつもりでA船との船間距離を空けようと左舵を取った後、A船を至近に目視して衝突の危険を感じ、機関を停止したものの、B船の右舷船尾部とA船の左舷中央部とが衝突した。</p>
分析	<p>A船は、霧により視界が制限された状況下、南南西進中、船長Aが、レーダーで左舷船首方を反航するB船を認めた際、左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界が制限された状況下、北北東進中、船長Bが、レーダーで左舷船首方に反航するA船を認めた際、右舷対右舷で通過しようと思い、A船との船間距離をとろうと左転したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、霧により視界が制限された状況下、A船が南南西進中、B船が北北東進中、船長Aが、レーダーで左舷船首方を反航するB船を認めた際、左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、レーダーで船首方を反航するA船を認めた際、右舷対右舷で通過しようと思い、A船との船間距離をとろうと左転したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、レーダーで接近する他船を認めた場合、同船の動向監視を継続するだけでなく、早期にVHF無線電話で互いの操船意図を確認すること。 ・ 船長は、視界制限状態で操船する場合は、他の乗組員をレーダーの監視につけるなど、複数人で見張りに当たること。